

吉林省综合立体交通网规划纲要

吉林省交通运输厅

2023年8月

目 录

一、 规划基础.....	1
(一) 发展现状.....	1
(二) 发展要求.....	2
二、 总体方针.....	2
(一) 指导思想.....	2
(二) 规划原则.....	3
(三) 总体目标.....	4
三、 完善优化综合立体交通网布局.....	5
(一) 加强长春都市圈交通基础网络.....	6
(二) 推进构建综合运输通道、枢纽布局体系.....	6
(三) 强化完善交通基础设施网络.....	9
四、 推进综合交通统筹融合发展.....	15
(一) 促进多种运输方式融合发展.....	15
(二) 推进区域交通运输协调发展.....	16
(三) 推进交通与物流融合发展.....	17
(四) 促进交通与旅游融合发展.....	19
五、 提升综合交通高质量发展.....	19
(一) 推进交通安全.....	19
(二) 推进智慧交通.....	20
(三) 提升治理能力.....	21

(四) 注重绿色发展.....	22
(五) 推动开发开放.....	22
六、 环境影响评价.....	23
(一) 总体评价.....	23
(二) 环境影响的预防措施.....	24
七、 保障措施.....	25
(一) 完善顶层设计，加强规划指导.....	25
(二) 加强组织领导，深化统筹协调.....	25
(三) 拓展融资渠道，加强资金保障.....	26
(四) 深化体制改革，提高管理效能.....	26

为贯彻落实《国家综合立体交通网规划纲要》，构建吉林省现代化综合立体交通网，加快建设高质量交通强省，充分发挥交通基础设施支撑性、带动性和引导性作用，有效支撑全省现代经济体系建设，满足广大人民群众高质量出行需求，特此印发《吉林省综合立体交通网规划纲要》，规划期为2021-2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、 规划基础

（一）发展现状

改革开放以来，特别是经过“十二五”“十三五”时期不懈努力，全省不断扩大综合立体交通网规模，优化综合立体交通网络结构，完善综合交通运输体系，提高运输服务水平，有力支撑国省重大战略实施。至2022年底，全省综合交通基础设施规模达到11.5万公里，路网密度为61.6公里/百平方公里，其中：铁路营业里程5152公里（快速铁路1255公里），公路通车里程10.98万公里（高速公路4395公里），航道通航里程1621公里（高等级航道129公里），运输机场6个（长春、延吉、白山、通化、白城、松原），构成“一主多辅”布局，邮政服务实现“乡乡设所、村村通邮”，快递服务实现乡镇全覆盖。总体上，全省综合立体交通网支撑保障能力基本适应社会经济发展需要。

面对新发展阶段、新发展理念、新发展格局，全省综合立体交通网发展与日益增长的高质量交通服务需求相比，供

给不平衡、不充分矛盾依然存在，规模结构有待优化，路网韧性有待提高，长春市核心交通枢纽地位有待增强，各交通方式间互通互换衔接有待完善，科技创新、安全智慧、绿色发展水平有待提升，未来全省综合立体交通网建设发展仍旧任重道远。

（二）发展要求

随着《国家综合立体交通网规划纲要》印发，划定了未来一定时期全国综合立体交通网发展蓝图。吉林省要与全国综合立体交通网战略部署相衔接，发挥全省在我国对外开放战略布局中的重要支点作用，主动融入国家重大战略，充分利用沿边近海的区位优势，因势利导借港出海，促进全方位对外开放格局。要融入国际国内双循环，深化区域经济一体化及市场要素流动，强化与周边省份及环渤海、京津冀、长三角等地区间的快速通达能力，促进区域经济合作、产业转移和协同发展；要以支撑和引领“一主六双”高质量发展战略为主导，紧密结合全省新型城镇化和现代大都市群建设，紧盯共同富裕发展目标，进一步提升综合交通基础设施密度和技术水平，打通城乡互联互通瓶颈，提高通达深度；要充分考虑交通网络建设与国土空间资源要素配置，贯彻落实生态文明理念，促进交通融合发展，推动绿色低碳环保，支撑全省新时代现代经济体系逐步深化和高质量发展。

二、 总体方针

（一）指导思想

深入贯彻落实党的二十大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为统领，以习近平总书记视察吉林重要讲话重要指示精神为指引，以高质量发展为导向，积极适应经济发展新常态，把握交通强国建设总体要求，深入推进“一带一路”，抢抓新一轮振兴东北老工业基地战略机遇，发挥交通运输基础性、先导性、服务性作用，围绕国省重大战略实施，科学规划布局全省综合立体交通网，统筹各种交通方式发展，全面提高交通网络整体效率和服务水平，努力为全面建成社会主义现代化新吉林当好开路先锋。

（二）规划原则

坚持战略先导，重点突破。抢抓国省战略实施机遇，加快推进联通东西、纵贯南北的国际化 and 区域化大通道建设，增强全国性综合交通枢纽和国家物流枢纽基地的支撑能力，破解运输能力和成本效率瓶颈制约，提升国家战略叠加区域的综合交通区位优势。

坚持区域协同，城乡协调。加强城市间交通网络联通密度，强化与周边省份通畅连接，积极融入国家重大战略通道建设，加快推进“四好”农村路和城乡交通一体化建设进程，适度扩大边境、边远地区交通覆盖度，增强交通运输对以城市群为主体形态的新型城镇化和乡村振兴战略支撑能力。

坚持创新驱动，交产融合。持续加强智慧科技支撑手段等重点领域和关键环节改革创新，提升行业治理能力，深入推进交通运输与物流、旅游、装备制造等相关行业的融合发

展，做好物流运输基础设施网络升级，提高最后一公里网络覆盖深度，有效释放交通优化要素资源配置的时空效应。

坚持生态环保，安全质量。筑牢国家生态保护屏障，最大程度提高生态环境的保护，大力优化交通运输结构，促进“交通+”融合发展，推进节约集约利用土地资源和化石能源，推动客货运输“公转铁”，加强安全应急体系建设，不断提高运营安全水平。

（三）总体目标

立足全省资源禀赋和生态环境条件，统筹国家沿边沿海开放格局，加快高质量交通强省建设，完善综合交通网络布局，对接国家区域开放发展战略，构建国际性运输大通道，形成区域间通畅高效、互联互通的综合运输通道及交通网络，打造长春现代都市圈交通核心，推动交通基础设施水平升级与产业转型、新型城镇化联动融合发展，巩固提升全省综合立体交通网对区域经济发展的支撑能力，为吉林开启全面建设社会主义现代化国家新征程奠定坚实发展基础。到2035年，全省基本建全快速网、干线网、基础网体系，基础设施互通互联，基本形成能力充分、衔接流畅、智慧绿色、发展融合的综合立体网主体格局，实现县级节点通高速、市级节点通高铁、重点区域有机场，基本形成“123”出行交通圈（市内1小时，省内2小时，全国主要城市3小时）和“123”快物流圈（省内1天送达，重点区域2天送达，全国主要城市3天送达）。到2050年，形成吉林省布局合

理、结构优化、便捷顺畅、绿色集约、智能安全的综合立体交通网。

2035 年吉林省综合立体交通网主要指标

序号	指标		目标值
1	路网规模	铁路营业里程（公里）	6600
2		快速铁路里程（公里）	2200
3		高速公路里程（公里）	7149
4		普通国省干线（公里）	12349
5		运输机场个数	9
6		通用机场个数	8
7	便捷顺畅	享受半小时内快速交通服务的人口占比	90%
8		中心城区至综合客运枢纽半小时可达率	90%
9	经济高效	边境口岸高等级公路联通比例	100%
10		综合立体交通网主骨架能力利用率	60%-85%
11	绿色集约	主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高比例	80%
12		交通基础设施绿色化建设比例	95%
13	智能先进	交通基础设施数字化率	90%
14	安全可靠	重点区域多路径连接比率	95%以上
15		省综合立体交通网安全设施完好率	95%以上

三、 完善优化综合立体交通网布局

全省综合立体交通网贯彻国家立体交通网规划战略部署，服务对外开放、区域振兴、产业布局、城乡融合发展大局，构建“一核七廊五网多枢”综合立体交通网络布局，即：优化完善以长春为核心的都市圈交通基础网络，打造京哈、琿乌、双嫩、鹤大、长白山、集双、长双等七大区域性交通走廊通道，强化公路网、铁路网、民航网、邮政网、水运网

五大基础设施网络建设，统筹推进全省重点城市交通枢纽场站体系建设。

（一）加强长春都市圈交通基础网络

以把长春市打造成为东北亚国际综合交通枢纽城市为目标，发挥长春市“一主”核心辐射带动作用，健全以长春都市圈为核心的立体交通网，完善高速公路和干线公路网布局，打造“轨道上的都市圈”，推进长春国际性航空枢纽建设，有效衔接全国立体交通网。

专栏1 长春都市圈立体网布局

1. 高速公路网：构建“环形+放射状”高速公路主骨架，形成长春市绕城及长春都市圈环状高速公路，以及长春至哈尔滨、北大湖、延吉、开原、长白、沈阳、深圳、太平川和扎赉特旗等放射状高速公路网。长春市主城区与周边市县实现“一小时”快速通达。

干线公路网：形成长春经济圈省会环线及长春至吉林、双辽放射线布局，干线公路便捷连接周边市县、产业集群发展区等。

2. 轨道交通：构建以长春都市圈为中心的“米”字形高速铁路通道，形成长春至大连、哈尔滨、长白山、张家口、乌兰浩特、珲春、北京、丹东等主要方向的区域性铁路通道，实现长春一小时经济圈覆盖东北地区省会城市、三小时经济圈覆盖东北主要城市；

“四网融合”：加强长春都市圈高速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通“四网融合”，满足长春现代化都市圈核心区域与周边地区通勤出行需求。

3. 机场：构建长春国际航空枢纽，完善机场综合交通枢纽铁航、公航一体化衔接基础设施。

（二）推进构建综合运输通道、枢纽布局体系

推进综合运输通道体系布局。全省围绕新时期产城布局、物流集散、粮食能源、旅游开放、应急保障发展要求，

发挥综合运输大通道基础设施支撑能力强、客货流集聚强度高、服务覆盖区域广、生产力要素集中度高的优势，促进通道内各种运输方式能力匹配，衔接顺畅，发展融合，构建支撑国家交通走廊，打造区域运输通道，强化国际运输大通道布局体系，形成全省“四纵三横”综合运输通道主骨架。

专栏 2 “四纵三横”综合运输通道布局

纵一：京哈走廊。北起扶余，经德惠，至长春，而后由长春分为双向路径，分别为长春至四平，以及长春经辽源至通化方向。是国家综合立体交通网规划的“京哈走廊”的构成廊段。走廊以服务吉林省中部创新发展核心区、纵向产业轴及城镇化带，引领和支撑哈长城市群建设，强化吉林省与京津冀及辽宁沿海港口群交通联系为主要功能，也是全省达海通江陆海联运通道。通过加强既有线路扩能和改造升级，形成全省对接国家运输走廊的综合运输大通道。

纵二：长双通道。北起长春市，经秦家屯、桑树台镇，至双辽。通道对促进贫困地区经济开发，提升西部地区生态旅游建设，具有重要支撑。通道向西可接蒙东铁路，连接内蒙和蒙古，形成西部出关大通道。

纵三：双嫩通道。北起镇赉，经白城、洮南、通榆、太平川，南止于双辽。通道主要服务吉林省西部生态经济带建设和大兴安岭南麓集中连片贫困地区开发，强化全省与京津冀区域交通联系。建成全省西部运输大通道。

纵四：鹤大通道。北起敦化，经抚松、靖宇、白山，南止于通化。该通道以服务吉林省东部绿色转型发展区建设和长白山旅游经济和特色农产品及医药加工产业为目标，是吉林省东部区域经济社会发展的重要支撑，也是沟通吉林省东部地区与黑龙江省、辽宁省联系的重要运输通道。

横一：珲乌走廊。东起珲春市，经图们、延吉、敦化、吉林、九台、长春、农安、松原，西止于白城市。是国家综合立体网规划京延通道的构成廊段，走廊以服务长吉图开发，强化与东北亚区域经济联系为主要功能。通过推进与俄罗斯和朝鲜港口的共同开发，形成便捷的国际陆海联运物流大通道。

横二：长白山通道。东起于长白山景区，经长白、桦甸、辉南、伊通、长春、通榆，西止于向海。该通道以长春市为动力源，带动通

道沿线的长白山和向海等多处国家著名景区，助力推进吉林省旅游大通道建设，形成医药加工产业和特色农产品物流运输通道。是吉林省东、中、西部区域经济社会协同发展的重要联络纽带。通道向东延伸可至朝鲜金策港、辐射日本海，向西延伸可至内蒙古霍林郭勒及蒙古国境内、通往欧洲诸国，条件成熟时，可形成全省对外联系的国际通道。

横三：集双通道。东起于集安，经通化、梅河口、辽源、四平、梨树，西止于双辽。是吉林省南部区域经济社会发展及城镇化建设的重要支撑，是吉林省南部旅游通道，也是南部地区医药、钢铁等主要产品的输出通道。在条件成熟的情况下，将通道延伸至朝鲜平壤，形成全省对朝联系的国际通道。

积极打造中欧国际运输大通道。巩固提升长满欧、长珲欧货运国际运输通道，结合国家中欧班列发展规划，积极打造长春东北亚国际物流枢纽中心，增强长春口岸功能，完善国际物流服务设施，培育国际货运市场，加强全省中欧班列提质增效。

统筹综合交通枢纽体系布局。综合交通枢纽是综合运输大通道的关键节点，是各种运输方式顺畅衔接，客货流高效集疏，运输组织协同一体的空间载体。围绕对外开放、“东接西联”战略部署，结合城镇化空间布局、城市交通区位以及客流、物流区域分布特征，以打造枢纽经济新理念，构建全省国际性、区域性交通城市型枢纽体系，形成“2+7”综合交通枢纽布局，即长吉一体国际综合交通枢纽和延龙图珲组合型国际交通枢纽，以及四平、通化、白城、松原、辽源、长白山、梅河口等七大区域性综合交通枢纽。

专栏3 综合交通枢纽城市布局

1. 国际开放型枢纽

长吉一体综合交通枢纽：按照长吉一体化发展规划，打造长吉一体国际化综合交通枢纽，形成全省融入国际国内双循环的重要支撑节点。构建长春国际交通枢纽城市、吉林全国性综合枢纽城市，国际、国内航空客流集散和中转基地，以及国际物流大通道集散中心。

延龙图珲组合交通枢纽：构建延龙图珲为我国东北亚国际物流中心，加强欧亚运输和对朝国际运输服务功能，形成国际通道桥头堡功能。根据该区域中韩合作经济示范区及延吉国际空港经济开发区的航空物流、航空服务、高端制造、进出口加工贸易、现代服务业等产业集聚区货流特征，提升对外开发开放功能。

2. 区域性综合交通枢纽

四平综合交通枢纽：四平是辽宁省和关内各省进出吉林和黑龙江的必经之路，哈大、平齐、四梅铁路在此交汇，同江至海南三亚、大庆至广州、长春至深圳高速公路和国省道贯穿四平东西南北，交通网络发达，是全省乃至东北地区的重要交通枢纽城市。

通化综合交通枢纽：地处吉林省中部城市群与沈阳都市圈的通道位置，并与朝鲜接壤，随着区域快速铁路网的发展完善，其区域性通道枢纽作用更为突出。主体布局铁路综合客运枢纽和公路场站以及通化机场，打造内陆港，形成公铁水联运功能。

白城综合交通枢纽：地处蒙、黑、吉三省金三角的核心区位，是传统的商贸物流基地，是全省“西接东联”区域发展战略重要节点，是吉林省西部区域型综合交通枢纽和全省西部现代物流中心。主体布局陆海联运港口及公铁客运站。

松原综合交通枢纽：充分发挥重要区域性城市的辐射作用和服务带动功能，完善全省西部地区交通枢纽体系。布局铁路综合场站、公路客运场站。

辽源综合交通枢纽：辽源市在区域发展战略中区位优势突出，在全省客运服务网络中具有集合交叉节点作用。主要布局铁路货运站、公路客运场站。

长白山综合交通枢纽：长白山主要承担区域之间、省际之间、大中城市之间以及城乡之间的公路旅客运输的组织、运输及相关服务，强化游客运输及公路运输集散功能。主体布局公路客运站和货运站。

梅河口综合交通枢纽：梅河口处于长春和沈阳两大经济圈的区位中心，是全省中部城市群重要的支点城市，区域中心优势突出，也是全省东南部重要的商贸物流中心，煤炭生产集聚地，是全省东南部交通要冲。未来梅河口市将形成“十字”高速铁路枢纽。打造商贸服务型物流枢纽、多式联运综合客运站，提升改造铁路场站。

（三）强化完善交通基础设施网络

1、铁路网

到 2035 年,基本形成以哈大线、琿乌线为“大十字轴”,西部电气化环线和东部客运环线为两翼的蝴蝶型铁路网。营业里程突破 5700 公里,其中高速铁路突破 1800 公里,普速铁路网得到大幅优化,力争实现市州通高铁。

铁路网形成东北亚国际合作铁路主骨架,“一中双翼”快速铁路网以及“五纵三横”普速铁路网布局。

专栏 4 铁路网总体布局

东北亚国际合作铁路主骨架:

推进中韩合作铁路,拓展长春-辽源-梅河口-通化-集安铁路,连接朝韩,形成南向国际铁路通道;

推进中俄合作铁路,建设长春-白城-满洲里-塔城高速铁路,形成东北亚高铁走廊;

推进中蒙合作铁路,推进阿尔山-乔巴山铁路建设,形成经过乌兰浩特、白城、长春、吉林、延吉通过琿春到俄罗斯扎鲁比诺港的国际出海大通道。

“一中双翼”高速铁路网:

巩固中轴哈大线,提升全线客专运输能力,充分释放该线连接东北地区三大省会城市群的大动脉功能,增强东北三省与关内发达城市的联通,完善东北地区路网功能。

增强东西“双翼”：“东翼”在已有长吉城际、吉图琿城际、敦化至白河快速铁路及在建白河至沈阳快速铁路基础上,规划建设长春经辽源至通化高铁、敦化至牡丹江高铁、通化至丹东快速铁路、四平至通化快速铁路四平至辽源段;“西翼”在既有长春至白城快速铁路基础上,规划建设通辽经白城至齐齐哈尔高铁、蒙东出关高速客运通道长春至通辽段。

“五纵三横”普速铁网:

“五纵”包括平齐铁路;通让铁路;京哈铁路;沈吉铁路、拉滨铁路、吉(龙)舒铁路、吉林至松花湖至北大湖至白山湖铁路;图佳铁路、和龙铁路、浑白铁路、东边道白和铁路、东边道通灌铁路、朝开铁路以及鸭大铁路。

“三横”包括长图铁路、长白铁路、图琿长铁路;松江河至漫江

铁路、漫江至长白铁路、白山至泉阳铁路、烟白铁路、长双烟铁路；大郑铁路、四梅铁路、梅集铁路。

2、公路网

到 2035 年，基本形成覆盖广泛、布局完善、能力充分、集约高效、绿色智能、安全可靠的现代化公路网络。全省干线公路网规划总规模约达 2 万公里，其中高速公路约 7149 公里（其中国家高速公路 4947 公里，省级高速公路 2202 公里，不含远景展望线），普通国省干线公路约 12349 公里（其中普通国道 7904 公里，普通省道 4445 公里）。快速路网连接市（州）县（市）、干线路网通达城镇、基础路网覆盖村组，与其他运输方式顺畅衔接，与周边省份高效通达，与邻近国家联系畅通，边境国防交通保障有力，打造“人便于行、货畅其流、开放高效”的公路网络，助力经济高质量发展，促进国土均衡开发、区域城乡协调发展，服务高水平对外开放，支撑和引领吉林省社会主义现代化建设。

高速公路网络形成“两环、九射、八纵、三横、十一联”布局，普通国省道形成“两环、两射、八横、十二纵、三十六联”布局。

专栏 5 “两环九射八纵三横十一联”高速公路网布局

两环：长春绕城、长春都市圈环线。

九射：长春至哈尔滨、长春至北大湖、长春至延吉、长春至开原、长春至长白、长春至北京、长春至深圳、长春至白城、长春至齐齐哈尔。

八纵：牡丹江至三合、鹤岗至大连、黑河至沈阳、哈尔滨至临江、

北京至哈尔滨、大庆至广州、哈尔滨至通辽、嫩江至双辽。

三横：铁力至科右中旗、珲春至乌兰浩特、集安至双辽。

十一联：和龙至南坪、松江至长白山、长白山至沈阳、桦甸至梅河口、本溪至集安、辉南至临江、舒兰至蛟河、舒兰至德惠、营城子至东丰、白城至洮北、白城至突泉。

专栏 6 “两环两射八横十二纵三十六联”普通国省道网布局

两环：长春半小时环线、长春经济圈环线。

两射：长春至吉林、长春至双辽。

八横：丹东至阿勒泰、五常至通榆、山河至太平川、珲春至阿尔山、龙井至东乌珠穆沁旗、抚松至扎赉特旗、集安至阿巴嘎旗、莫力达瓦旗至三合。

十二纵：穆棱至珲春、绥芬河至二道白河、鹤岗至大连、嘉荫至临江、黑河至大连、饶河至盖州、北京至抚远、绥化至沈阳、牙克石至四平、王府至新宾、齐齐哈尔至通榆、嫩江至双辽。

三十六联：复兴至分水岭、汪清至东宁、珲春至沙坨子、三道湾至龙井、和龙至南坪、和龙至崇善、敦化至和龙、松江至露水河、和平营子至天池北、天池南至长白、五常至敦化、天池西至松江河、蛟河至凤凰山、漫江至临江、舒兰至陶赖昭、舒兰至大口钦、桦甸至朝阳山、辉南至三道沟、白山至西丰、石人至通化、通化至桓仁、烟筒山至辽源、通化至武汉、营城子至小四平、哈尔滨至松原、查干湖旅游环线、秦家屯至八面城、四平至杨木林子、镇赉至莫莫格、前七号至太平川、到保至突泉、通榆至向海、洮南至科右前旗、洮南至向海、珲春至珲春（口岸）、集安至本溪。

3、机场网

到 2035 年，基本形成布局合理、功能完备、高效运作、安全绿色的具有核心竞争力和重要影响力的区域机场群。机场群与城市群实现联动发展，港、产、城深度融合，引领吉林省对外开放和高质量发展。龙嘉机场国际航空枢纽功能显著提升，运输机场群和通用机场群体系基本形成，航空服务基本覆盖全省所有县级行政单元。

形成‘一主多辅’机场网络布局体系，长春龙嘉机场打造成为面向全国和东北亚的国际航空枢纽，根据全省中东西区域发展定位、资源禀赋、产业基础等条件，适时推进新建运输机场和通用机场，加快形成全省中东西布局均衡的机场体系。鼓励延吉、通化、长白山、白城、松原机场等既有运输机场增设通用航空保障设施，开展通用航空业务。

专栏7 运输机场总体布局

中部运输机场：由长春、榆树、吉林、四平、辽源机场组成，以吉林省中部城市群为服务重点；

东部运输机场：由通化、集安、白山、长白、延吉、敦化、珲春等运输机场组成，以吉林省东部经济区为服务重点；

西部运输机场：由白城、松原等机场组成，以西部经济区为服务重点。

4、水运网

到2035年，全省松花江、鸭绿江、图们江等主要航道等级和通航能力显著提升，港口布局合理，功能逐步完善，船舶和支持保障系统能力提高，松辽水系入海通航建设初具规模。全省基本形成干支协调、通江达海、便捷顺畅、绿色集约、安全可靠的现代化高质量水运网，支撑和服务区域经济社会发展能力显著增强。

航道网有效对接省外航道，形成全省内外联通、江海直达的“四横两纵多线”主骨架。结合各港口区位条件及水运发展潜力，构建层次分明、布局合理的“4+4”港口体系，即：四个地区重要港口和四个地区一般港口。

专栏 8 航道网络布局

“四横两纵多线”主骨架：

四横：嫩江-松花江干流东西向高等级航道、鸭绿江高等级货运航道、图们江高等级航道、东辽河航道。

两纵：松花江吉林段航道、松辽运河航道。

多线：包括饮马河、伊通河、浑江、瑯春河、牡丹江航道和查干湖库区等航道。

“4+4”港口体系：

四个地区重要港口：长春港、吉林港、白城港、松原港。

四个地区一般港口：通化港、白山港、延边港、四平港。

5、邮政网

到 2035 年，全省邮政业服务国家战略的重要平台作用和枢纽作用充分发挥，邮政业与生产业深度融合，供应链水平不断提高。覆盖城乡、普及民生的城乡高效配送体系基本形成，电商快递服务下沉范围更广更深。提升交换网，夯实终端网，形成“渠道畅通、布局合理、设施完善、融合联动、智能绿色、便捷高效、开放共享”的省、市、县、乡、村五级现代快递物流服务网络体系。

实施全省邮政快递枢纽能力提升工程，结合国土空间规划编制，推进邮政快递枢纽与国家物流枢纽、综合交通枢纽统筹规划建设，着力构建“1+5+4+2”现代快递物流骨干网，即：建成 1 个全国性的长春邮政快递枢纽核心、5 个省域交换型和 4 个区域集聚型的市（州）邮政快递枢纽以及长春、延边 2 个国际邮政快递枢纽。

打造区域快递物流核心枢纽。重点推动长春市作为全国

邮政快递枢纽建设，推进相关快递企业建立长春区域总部，形成以长春一级交换枢纽为核心，打造辐射全省、面向东北地区，通达全国主要城市的辐射范围广，集散规模大，综合服务能力强，航空、铁路、公路多式联运，跨境、跨区域运输流转功能突出的国家级行业枢纽。

加快市级综合快递物流园区建设。结合各市（州）产业特点和区位优势，加快推进市（州）快递物流园区布局建设，形成产业集聚效应。全省各市（州）基本建成集快递、电商、物流、仓储、冷链于一体的智能化、信息化综合物流园区。

完善城区快递末端服务网络。推动邮政普遍服务与快递服务设施统筹布局、集约共享、智能化发展。将智能信包箱、智能快件箱、快递末端综合服务场所等纳入公共服务设施规划，作为公共服务设施投资建设，提供用地保障等配套政策。

专栏9 邮政网布局

交换网：以长春一级交换枢纽为核心，吉林、四平、白城、通化、延边5个省域交换型邮政快递枢纽，辽源、松原、白山、梅河口4个市建设成区域集聚型邮政快递枢纽。

快递网：“1+5+4+2”现代快递物流骨干网，1个全国性（长春）邮政快递枢纽核心、5个省域交换型和4个区域集聚型的市（州）邮政快递枢纽、2个国际（长春、延边）邮政快递枢纽。

终端网：邮政普遍服务网点按照普遍服务要求，实现乡乡设所，村村通邮；快递服务站点辐射城乡，实现快递服务覆盖所有乡村。

四、 推进综合交通统筹融合发展

（一） 促进多种运输方式融合发展

统筹全省综合交通通道规划建设与国土空间等相关规

划衔接协调，加强交通基础设施建设与相关各类空间资源集约利用，强化通道内各种运输方式能力配置科学合理、规划建设协同、设施互通互联，多方式联运服务快捷高效；推动综合客运枢纽多种运输方式集中布局，加强综合交通枢纽城市内轨道交通与综合客运站换乘衔接，加强长春枢纽机场空铁公联运一体化，推动新建客运枢纽集中布局，打造多方式一体化换乘环境；加强长春都市圈内外交通有效衔接，推进干线铁路、城际铁路、城市轨道交通衔接协调，加强四网融合建设运营，加强都市圈交通一体化发展；推进城乡交通一体化建设，加强城市内外交通有效衔接，加强干线公路与城市道路有效联通，优化进出城道路网，实现规划建设统筹和管理协同，减少过境交通对城市的分割和干扰，推进城市公交网络与铁路站、公路客运站、机场一体衔接，打通城市内外交通运输服务链条。

（二）推进区域交通运输协调发展

有效融入全国立体网廊道战略布局规划，针对我国重点区域交通运输发展格局，提升全省大通道、大枢纽对外交通联通和衔接能力，提升哈长城市群交通网络快捷连通能力，增强城市群交通运输一体化、同城化发展水平。加强与东北地区、京津冀、长三角及珠三角城市群交通互通互联，统筹部署支撑“一主六双”的交通基础设施建设，支撑区域产业高质量发展。打造面向国际以及面向沿海港口的多方式、立体化陆海运输通道，有效服务全省产业物流大进大出大宗化

的需求。

（三）推进交通与物流融合发展

加强交通与现代物流融合，推动全省现代物流体系建设，高效对接国家物流大通道和物流枢纽，加快长春、吉林、琿春等国家物流枢纽基地建设，推动物流枢纽应急冷链、快递分拣、电子商务等功能区建设。加强县乡村农村物流网络体系，在铁路枢纽综合场站发展高铁快运，在空港物流枢纽加快发展航空物流。鼓励在铁路、公路枢纽场站设立邮件、快件处理中心，推进交通与快递融合发展。

提升全省货物物流品质，构建全省多式联运服务机制，推进铁路、公路、民航在服务流程、技术标准、信息系统、票务结算等方面的对接。加强农村物流、城市货运配送体系，提高干支衔接能力，加强长春航空枢纽、航空货运能力建设。培育具有国际竞争力的现代物流企业，依托长春、吉林国际综合交通枢纽城市，建设面向东北亚的全球供应链服务中心，有力融入全球物流供应链体系。

完善县域三级快递物流体系。支持邮政快递企业承接电子商务进农村综合示范县和县域商业体系建设的三级物流配送体系建设项目，加强县域寄递物流基础设施建设，积极推进“客货邮”融合发展，推动以交通运输综合物流园区为节点，以邮政快递物流网络为支撑，以快递快运、农村物流、大宗物资运输为纽带，共建共享集交通、电商、仓储、冷链、快递、物流等多业态发展，上接市（州）、下联乡镇、辐射

周边的县级快递物流集散中心。强化交通运输、农业农村、商务、供销、邮政、快递等农村物流基础设施建设有效衔接，按照“多站合一、资源共享”的模式要求，实现统筹布局、资源互补、共同开发，搭建资源整合平台，把乡镇寄递综合物流服务中心打造成农村综合物流节点。升级改造“快递进村”工程。依托便民连锁超市、邮政便民服务站、村邮乐购站、农产品购销代办站等发展农村快递物流综合服务站点。

推动快递物流开放融合发展。推进邮件快件航空、铁路、公路运输联动发展，构建多种运输方式衔接顺畅的邮政快递干线运输网络，全面提升邮件快件处理能力和末端收寄服务水平。

加快构建冷链快递物流网络。围绕我省主要冷链产品产区，在长春、四平、白城、白山、延边等地推动建设一批集预冷、仓储、加工、包装、寄递等功能于一体的产销地冷链快递物流园区。支持邮政快递企业开辟新的全货机航线和冷链运输专线，实现全国大中城市次日递、中小城市隔日递，形成覆盖全国的全程冷链寄递网络，融入吉林省区域冷链物流枢纽，构建由冷链物流园区、冷库、产地预冷保鲜设施、运输组织服务等物流资源共同组成的有机综合体。

统筹基础设施建设。推动在龙嘉国际机场跑道空侧区、货运区等区域内规划预留邮政和快递功能区，适应国内中转、保税仓储、跨境拼装换装、便捷通关、快速安检等需要。健全机场、火车站、高铁站、客运枢纽绿色通道和装卸、接

驳、仓储功能区建设。

（四）促进交通与旅游融合发展

充分发挥交通促进全省、全域旅游发展的基础性、服务性作用，围绕全省旅游业发展格局，按照安全、智慧、环境友好的要求，打造交通旅游体系，建设一批服务旅游业发展的交通基础设施。推进沿边旅游大通道交通基础设施建设，打造水运网旅游体系。充分利用全省低空资源，打造全省通用航空旅游发展示范。健全旅游交通集散体系，形成全省交通带动旅游，旅游促进交通发展的良性互动格局。

五、提升综合交通高质量发展

（一）推进平安交通

坚持统筹发展和安全，深化和完善交通运输安全生产体系建设，持续防范化解交通运输领域安全生产重大风险，强化安全生产风险隐患治理、设施设备安全和应急救援能力，有序推进交通基础设施安全防护提升工程、运输装备本质安全提升工程、水上搜救能力建设工程、“互联网+交通运输指挥中心”升级工程。创新安全管理模式，强化企业安全生产主体责任和行业监管责任落实。

完善交通运输应急保障体系，加快推进安全应急信息化建设。加快国家区域性公路交通应急装备物资(吉林)储备中心建设，完善公路抢通保通体系，强化公路水路监测预警，提升公路应急保障能力。积极推进“互联网+交通运输监管与服务”安全监管系统建设，完善信息共享机制，逐步实现

安全生产预测预警、监测监控、风险管控、监督检查、隐患治理等工作信息化，提高安全生产数字化监管能力。。

（二）推进智慧交通

以科技创新为驱动，推动交通基础设施全要素、全周期数字化管理。推动新一代信息技术在全省交通基础设施、出行服务、行业治理等领域融合创新应用。建设智慧公路、智慧航道、智慧枢纽。以吉林省沿边开放旅游大通道为依托，开展物联网、大数据、精准气象感知等新技术在公路交通基础设施网中的深度融合应用试点，打造高纬度季冻区、通道级、交通流不平衡下的新一代国家交通控制网和普通公路智慧提升样板。

推进建设吉林省级智慧型综合交通运输信息平台，融合公路、铁路、民航、水运、邮政等多种运输方式信息共享与应用，提高规划决策的综合性和总体一致性。以新一代先进技术为基础支撑能力，建立及完善智慧型交通运输信息化管理的核心体系，打造吉林省交通运输的“数字交通大脑”。建立指导全局实施的技术架构标准规范，构建适应业务特点和发展需要的“数据中台”、“业务中台”等新型 IT 架构，规范信息化建设技术架构，具备良好的可扩展性，逐步实现行业内数据资源全覆盖、业务管理全流程、决策支持全过程，强化社会数据资源、服务资源共享机制，推进行业管理统一部署、互融互通、协调联动机制。

（三）提升治理能力

围绕深化交通运输改革和交通强省建设要求，着力解决发展中面临的全局性、关键性问题，通过优化行政管理、完善市场治理、增强社会治理，进一步提升行业治理效能。继续深化管理机构改革，扎实推进“放管服”改革，完善交通运输价格形成机制，加强交通运输信用建设，完善综合交通运输法规制度。

构建全省综合交通运输政务管理新模式。依托大数据中心及应用支撑云平台，统筹全省交通运输政务管理资源，建立交通电子证照等基础资源库，构建满足全省交通运输部门日常政务管理要求，实现全省交通运输部门“统一身份认证、统一政务事项、统一数据应用”管理的综合交通运输监管与服务系统，实现交通运输政务管理“业务数据化、数据业务化”，提升行业综合监管能力。

构建综合执法监管系统新机制。以综合执法改革为契机，依据工作职能，统筹现有执法资源，构建一套适应交通运输综合执法改革体制的，涵盖公路、运输、航道、海事、质量安全监督等各类执法业务的综合执法监管系统，实现全省交通运输综合执法的“清单化、痕迹化、智能化、闭环式”监管，进一步增强行业治理能力和治理水平。

强化互联网+公众服务的基础服务能力。基于互联网技术，通过信息化融合工作，将地面公交、出租汽车、长途客运、城市道路、高速公路、普通公路、枢纽和水路等领域的交通信息充分融合形成综合交通出行信息服务资源池，支持

轨道交通、航空和铁路等领域出行信息的数据接口，建立服务于行业监管，服务于公众出行的综合交通出行的数据开放共享环境，鼓励市场主体的服务接入与数据共享，充分利用社会资源共同打造一体化、精细化、高效便捷的智慧出行、智慧物流体系。

（四）注重绿色发展

以保护生态、提高效能、降低排放为核心，全方位、全领域、全过程推动交通运输绿色发展、循环发展、低碳发展，加快建设吉林美丽交通。以新建高速公路为重点打造绿色公路精品工程，依托沿边开放旅游大通道打造一批特色突出的绿色公路、绿色航道。推进运输结构调整，促进干线铁路改造，提升铁路运输量所占比重，推进公共交通与慢行交通网络融合。加强营运车辆污染治理，积极推广应用新能源车辆。建设绿色交通基础设施，推进资源节约循环利用，加强节能减排和污染防治。

（五）推动开发开放

充分利用我省沿边区位优势，畅通丝路吉林大通道，加大力度拓展对外运输网络，稳步推进琿春至扎鲁比诺港、图们至清津等跨境铁路、公路项目建设。促进国内国际双循环安全高效发展。加快完善国际物流供应链，提升国际物流运输能力，加强口岸基础设施建设，加快长春生产服务型国家物流枢纽、延边（琿春）陆上边境口岸型国家物流枢纽建设。加快中俄琿马铁路扩能改造和中朝现有铁路提速，

畅通中蒙俄通道，扩大“长满欧”、“长珲欧”、“长春-汉堡”中欧班列。

加快推进交通口岸通关便利化。支撑全省参与全球交流合作，深化交通运输多领域国际合作，积极对接国内重大战略区域，参与建立国际道路运输合作机制。

六、 环境影响评价

(一) 总体评价

规划纲立足全省交通运输立体网发展基础，面对新时期、新形势、新要求，统筹规划公路、铁路、水运、民航、邮政等多种交通运输方式，完善优化吉林省综合交通运输发展布局，贯彻了“创新、协调、绿色、开放、共享”的新发展理念，将绿色发展作为重要目标和基本原则，大幅提高了综合交通运输效率和资源利用效率。规划纲要与《国家立体网规划纲要》、全省“一主六双”发展战略布局等规划及“三线一单”生态环境分区管控要求等有效衔接，将对构建绿色综合交通运输体系、推进生态文明和交通强国协同建设发挥重要作用，规划纲要的实施可能会对部分区域生态环境产生影响，需新增占用土地、消耗能源并产生碳排放，可能对交通项目周边区域产生一定生态影响，部分新增线路与国家公园、自然保护区、饮用水水源地等环境敏感目标以及生态保护红线存在一定空间冲突，可通过选址选线时的方案优化实现对生态环境敏感目标的有效避让；建设和运营期产生的废

气、污水、噪声等可能对局部大气环境、水环境和声环境带来一定影响；经综合论证，规划纲要提出的规模、布局、结构等环境合理性较充分；资源能源消耗、生态影响和环境影响总体符合“三线一单”的基本要求；重点项目安排合理；通过严格实施建设项目环境影响评价制度；落实“三线一单”要求，提高交通基础设施节能环保和风险防控能力，规划纲要实施产生的不利环境影响总体可控。

（二）环境影响的预防措施

所有综合立体交通基础设施建设项目选址应符合国土空间规划、产业发展规划、环境保护规划等要求，依据空间管制红线实行分级分类管控；国家公园、风景名胜区等各类自然保护地、重要湿地、饮用水水源保护区、生态公益林、水源涵养区内实行有限准入的原则，严禁占用自然保护区核心区；严格限制有损主导生态功能的建设活动；推进绿色交通基础设施建设，将绿色交通标准纳入环境准入的门槛条件；合理利用资源，提高能源利用效率，促进自然资源保护，优化国土空间开展格局；完善土地节约利用体制，全面推进依法依规、节约集约用地，控制土地开发总体强度，严格控制水资源利用总量，提高交通基础设施节水水平。加强对能源消耗总量和强度“双控”管理；提高清洁能源使用比例。衔接大气、水、土壤环境质量管理要求，严格交通基础设施建设运营的环境质量底线管理。协同控制大气污染和碳排放，加强可再生能源、新能源、清洁能源装备设施更新利用，

强化汽车尾气排放治理，通过多式联运等先进运输组织方式提高运输效率，以碳达峰、碳中和为主要目标强化综合交通运输常规大气污染物与温室气体协同控制。

强化水环境污染防治，交通基础设施路网建设实施，严格避让饮用水水源一级保护区，其他类型水源保护区确需穿越时依法采用“无害化”方式；强化噪声污染防治，加强噪声监测，在敏感区域采取限制高噪声运输装备使用、敷设低噪音路面、建设声屏障、限制行驶速度等降噪措施，降低对周边居民点等敏感目标的噪声影响。

七、 保障措施

（一）完善顶层设计，加强规划指导

按照规划纲要要求和主要任务，加强各行业专项规划，并做好交通规划与国土空间规划衔接协调。加强相关地方政策法规的配套支撑，在国家法律法规和政策体制的原则框架内，针对规划实施的重点领域和主要任务，特别是重大交通基础设施的规划、建设所涉及的相关问题，做好法规和政策体系保障。

（二）加强组织领导，深化统筹协调

全省强化统一认识和组织领导。各级地方政府及相关主管部门应深切认识综合立体交通网规划纲要的重要性和指导性，对于规划涉及的跨省域综合运输通道建设，应加强省和国家主管部门间的协调统筹，积极争取将全省重大交通项

目纳入国家规划发展体系。加强交通与相关行业部门的协调，积极推进规划编制和任务落实。

（三）拓展融资渠道，加强资源保障

各地、各部门要积极争取中央投资、转移支付和政策性贷款的支持，统筹利用现有渠道资金投入，完善投融资模式，创新投融资方式，健全与项目资金需求相匹配的长期资金筹措渠道。支持和引进各类金融机构依法合规为我省市场化运作的交通发展提供融资，引导社会资本积极参与交通基础设施建设。加强土地资源要素保障，统筹全省基础设施建设规模与土地需求，采取有效措施保障土地资源高效利用和有效供给。

（四）深化体制改革，提高管理效能

全省按照新时期全面深化改革的总体要求，继续深化交通运输管理体制的改革，坚持创新思维，深化改革，简政放权，释放市场活力，在公益性领域强化政府主体责任，完善宏观调控，增强发展动力，在市场化领域，采取多种改革创新措施和手段，促进综合交通高质量发展。